



Volvo XC40 T3 Momentum

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

In seinen Autos hatte Volvo schon Motoren mit vier, fünf, sechs und acht Zylindern - ab jetzt auch einen mit deren drei: Im XC40 T3 werkelt ein anderthalb Liter großer Benziner mit dank Turboaufladung 156 PS sowie 265 Nm. Der Motor ist einer der besseren Vertreter der Dreizylinder, seine Laufruhe geht absolut in Ordnung. Seit der Abgasnorm Euro 6d-temp müssen zumindest direkteinspritzende Benzinmotoren auch schärfere Grenzwerte in Sachen Partikel erfüllen. Deshalb hat der XC40 T3 einen Partikelfilter verbaut, der die Emissionen gut im Griff hat. Unter hoher Last wie auf der Autobahn kann lediglich der CO-Ausstoß erhöht sein, ansonsten sind die Schadstoffe auf niedrigem Niveau. Der Verbrauch im ADAC Ecotest beträgt nicht gerade magere 7,5 Liter Super auf 100 Kilometer - Gewicht und Karosserieform fordern hier Tribut.

Der XC40 ist auch mit diesem Motor ein bemerkenswert gut verarbeitetes und gediegenes Automobil, das gut federt, angesichts der recht kompakten Außenmaße viel Platz bietet und dem Fahrer allerhand Assistenzsysteme an die Hand gibt. Zudem schafft es der kleine SUV, annähernd allen Betrachtern die gleiche Meinung abzugewinnen: Er ist ausnehmend gelungen gestaltet.

Anders als die Allradversionen im ADAC Autotest wirkt der recht zackig anlenkende XC40 T3 auf der Autobahn aber etwas nervös, besonders entspannt lässt sich mit dem Testwagen bei höherem Tempo nicht fahren.

Was sich alle Motorvarianten des XC40 teilen: Volvo möchte richtig viel Geld dafür haben. Unter 34.250 Euro gelingt der Einstieg in den T3 Momentum nicht - der zugegebenermaßen gut ausgestattete Testwagen kostet bereits über 46.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q2, BMW X1, Kia Niro, Mercedes GLA, Mini Countryman, VW Tiguan.








- + LED-Scheinwerfer serienmäßig, hohes Sicherheitsniveau, guter Federungskomfort
- unter hoher Motorlast erhöhter CO-Ausstoß, teils umständliches Bediensystem, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,8
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★★★★☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Der Volvo XC40 liefert zum Premiumpreis auch eine Verarbeitung auf Premiumniveau. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum sind sorgfältig gefertigt. Bei der Materialauswahl merkt man allerdings den Klassenunterschied zum größeren XC60. Im Gegensatz zum Mittelklasse-SUV sind beim Kompakten die Türverkleidungen sowie das Armaturenbrett im unteren Bereich nicht geschäumt. Auch der Mitteltunnel besteht aus hartem Kunststoff. Den Vergleich mit der deutschen

Premiumkonkurrenz muss er allerdings nicht scheuen. Der Testwagen ist mit der serienmäßigen Armaturenbrettverkleidung ausgestattet: Die Straßenkarte von Göteborg ist als dreidimensionales Relief eingelassen, ein schönes Detail.

Der Unterboden präsentiert sich ebenfalls tadellos. Der Motorraum und die seitlichen Bereiche sind verkleidet, Korrosionsschutz ist sorgfältig aufgetragen.

2,9 Alltagstauglichkeit

Die Reichweite auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 7,5 Litern Super auf 100 Kilometer fällt mit 720 Kilometern nur durchschnittlich aus. Im Falle eines Reifenschadens steht ein Pannenset zur Verfügung. Gegen Aufpreis gibt es zumindest ein Notrad. Dann sind auch Wagenheber und Bordwerkzeug dabei.

Zuladen darf der Testwagen 460 kg - damit profitiert er nicht von seinem im Vergleich zum XC40 D4 AWD etwa 200 Kilogramm geringeren Leergewicht: Das zulässige

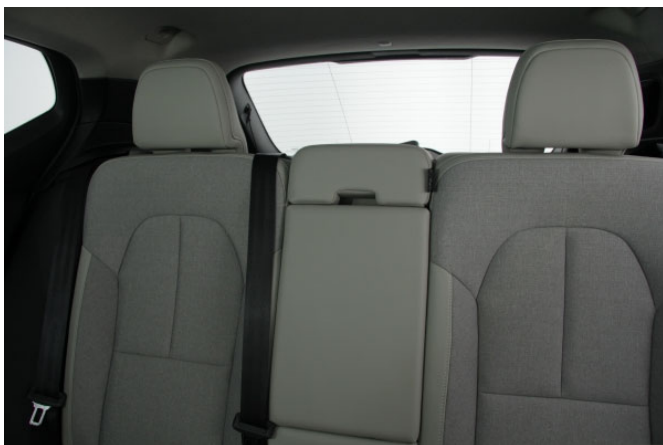
Gesamtgewicht ist um die gleiche Größenordnung geringer.

⊕ Der XC40 ist auch als Dreizylinder-Benziner ein zumindest ordentliches Zugfahrzeug: Ist der Hänger gebremst, darf der Schwede maximal 1,6 Tonnen an den Haken nehmen. Ohne Zusatzbremse sind bis zu 750 kg drin. Die Stützlast ist mit 110 kg äußerst großzügig bemessen. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden.

2,6 Licht und Sicht

Wegen der steilen Heckpartie und der gerade verlaufenden Motorhaube sieht man gut, wo das Fahrzeug anfängt und aufhört.

Die Rundumsicht ist insgesamt nicht sonderlich gut. Der dank den optional klappbaren Fondkopfstützen guten Sicht durchs Heckfenster stehen die extrem breiten C-Säulen gegenüber, die bis in die hinteren Seitenfenster ragen und den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen.

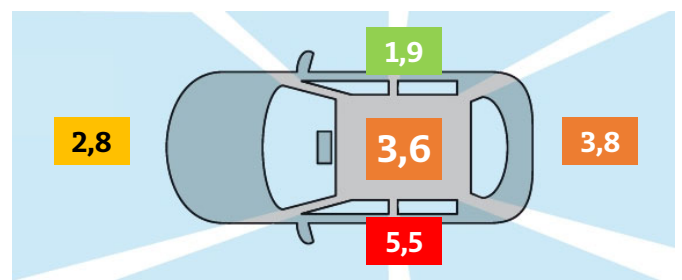


Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und die Kopfstützen im Fond eingeschränkt. Letztere lassen sich jedoch elektrisch abklappen (aufpreispflichtig) - ebenso wie die Rückfahrkamera eine sinnvolle Investition.

Ab Werk bietet der XC40 lediglich Parksensoren hinten, gegen Aufpreis sind Parksensoren vorn, ein Parklenkassistent sowie eine Rückfahr- und 360-Grad-Kamera zu haben.

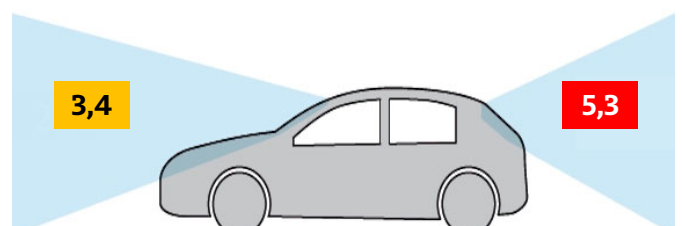
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Der XC40 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt Fernlichtassistenten und automatischer Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es noch eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie Abbiege- und Kurvenlicht, das sich in beide Richtungen um bis zu 30 Grad mit dem Lenkrad mitbewegt. Die Scheinwerfer sorgen für eine helle Ausleuchtung der Fahrbahn, allerdings dürfte die Ausleuchtung homogener sein.

2,4 Ein-/Ausstieg

Die mit 79 Zentimetern angenehme Sitzhöhe ermöglicht den vorderen Passagieren ein prinzipiell bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den hohen Schweller beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank recht komfortabel ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden. Leider fehlen hinten Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen könnten.

Der Testwagen ist mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Dann sind auch Leuchten in allen vier Türgriffen dabei, die zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug erleuchten. Gut: Die serienmäßige Paniktaste, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann.

2,8 Kofferraum-Volumen

Bei aufgestellten Rücksitzlehnen passen unter die Kofferraumabdeckung bis zu 320 Liter. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich bis unter das Dach 485 Liter oder neun Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen 715 Liter (bis Fensterunterkante) bzw. 1265 Liter (dachhoch) hinein.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante ist mit 75 Zentimetern sehr hoch.

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet recht weit, sodass auch knapp über 1,90 Meter große Personen nicht Gefahr laufen, sich den Kopf daran zu stoßen. Der Testwagen ist mit der optionalen elektrischen Heckklappenbetätigung zum Öffnen und Schließen ausgestattet. Damit lässt sich die Klappe sowohl von außen per Taste am Kofferraum, mit der Funkfernbedienung oder über eine Taste in der Fahrertür betätigen. Das optionale schlüssellose Zugangssystem betrifft auch den Kofferraum. Dann öffnet die Klappe auch automatisch, wenn man den Schlüssel bei sich trägt und den Fuß unter die Stoßstange hält. Baut man

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen Sitzposition erwartungsgemäß gut. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Sie blenden ebenso wie der Innenspiegel gegen Aufpreis automatisch ab.

Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat.

⊕ Serienmäßig ist beim XC40 der Red Key. Damit kann der Wagen auf einfache Weise mit anderen Personen geteilt werden, ohne dabei den physischen Schlüssel zu übergeben. Möglich wird das private Carsharing durch Volvo On Call. Sobald die Volvo On Call App auf dem Smartphone des Fahrzeugentleihers installiert ist, kann der Besitzer einen Gast-Zugang senden, mit dem er den Red Key aktivieren, den Volvo XC40 entriegeln und für den Fahrbetrieb freischalten kann. Nach der Fahrt wird das Fahrzeug dann durch die Volvo On Call App verriegelt und der Red Key wieder deaktiviert. Der physische Red Key kann also die ganze Zeit im Volvo XC40 bleiben.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 320 l Volumen ist der Kofferraum des XC40 von klassenüblicher Größe. Viele Kombimodelle bieten hier jedoch deutlich mehr Platz.

die Kofferraumabdeckung aus, lässt sie sich unter dem Ladeboden verstauen.

Mit zwei Lampen wird der Kofferraum nachts hell ausgeleuchtet - eine dritte gibt es, wenn man das Ambientelicht-Paket ordert.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücklehne ist serienmäßig im Verhältnis 60 zu 40 umklappbar, auch eine Durchreiche bietet der Volvo. Gegen Aufpreis geschieht dies auch per Tastendruck im Kofferraum, zusätzlich sind die hinteren Kopfstützen dann elektrisch umklappbar.

Das empfehlenswerte Trennnetz zur Sicherung des

Ladeguts lässt sich hinter der ersten oder zweiten Sitzreihe installieren. Im Zubehör ist zudem ein festes Stahlgitter erhältlich, das dauerhaft montiert werden kann, bei Bedarf aber unter den Dachhimmel weggeschwenkt werden kann. Ablagen zum Verstauen von Kleinkram gibt es im Kofferraum genügend.

2,6 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Nimmt man in einem Volvo der aktuellen Generation Platz, sticht einem zuerst das große 9-Zoll-Mitteldisplay ins Auge, das bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßig verbaut ist. Darin enthalten sind so gut wie alle Funktionen und Einstellungen, die man mit Wischen in verschiedene Richtungen schnell abrufen kann. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zurechtkommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt enorm, da auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte erforderlich sind. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen zu groß aus und kann diese schnell überfordern.

Es gibt kein separates Klimabedienteil, die Klimaeinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst das Menü öffnen. Ähnlich gestaltet es sich auch mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menüebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist beim XC40 stets als 12,3 Zoll großer Bildschirm ausgeführt. Es bietet eine gute

Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau nicht klar verständlich und der Bordcomputer unübersichtlich.



Einer Verarbeitungsqualität auf Premiumniveau kann die Materialanmutung im Innenraum nicht ganz folgen. Die Bedienung des Volvo wird fast ausschließlich über den großen, zentral angeordneten Touch-Screen-Monitor gesteuert. Hier verstecken sich die Funktionen in diversen Untermenüs, nicht einmal die Heizung bzw. Klimatisierung besitzt eigene, vom Bildschirm unabhängige Funktionstasten. Dies erfordert nicht nur eine intensive Auseinandersetzung mit der Bedienungsanleitung, sondern führt auch zu stetiger Ablenkung vom Verkehrsgeschehen.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet bereits Radio samt acht Lautsprechern, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten und Apps wie etwa Online-Radio. Dafür ist aber ein gekoppeltes Smartphone nötig.

Ebenfalls serienmäßig ist Volvo On Call, das für die Online-Anbindung des Infotainments sorgt. Auch die automatische Notruffunktion sowie weitere Komfortdienste wie etwa ein digitales Fahrtenbuch oder die Fernüberwachung des XC40 sind damit möglich. In den ersten drei Jahren sind diese Dienste kostenfrei, danach kann die Nutzungsdauer verlängert werden - die

Notruffunktion ist 10 Jahre aktiv, bevor sie verlängert werden muss. Volvo On Call beinhaltet auch einen WiFi-Hotspot für die Insassen sowie eine Vielzahl an weiteren Komfortfunktionen (beispielsweise Statusabfrage über das Smartphone, Bedienung der Standheizung, Fahrzeugortung).

Gegen Aufpreis gibt es das Sensus-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation. Digitalradio und die Smartphoneintegration via Apple CarPlay oder Android Auto kosten Aufpreis. Gleiches gilt für das Premium-Soundsystem von Harman Kardon mit 13 Lautsprechern und den 12-Volt-Anschluss im Kofferraum.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden knapp 1,95 m große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für größere Insassen ausreichen. Das gute Raumgefühl wird nur durch die hohe Seitenlinie sowie das recht hoch aufbauende Armaturenbrett etwas geschmälert.

2,6 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe fallen die Platzverhältnisse gut aus. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht das Platzangebot für bis zu 1,90 m große Mitfahrer. Die aus Designgründen im hinteren unteren Bereich verdeckten Seitenscheiben beeinträchtigen das generell recht gute Raumgefühl.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich weder in Längsrichtung verschieben noch ist die Neigung der Lehne verstellbar. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, Ein-Liter-Flaschen passen dort nicht hinein. Immerhin findet man Lehnentaschen sowie zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne.

2,3 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Der XC40 bot im Autotest als D4 AWD schon mit dem Standardfahrwerk einen bemerkenswert guten Federungskomfort - das optionale, verstellbare und adaptive Fahrwerk des Testwagens bietet keinen deutlich besseren Komfort. Der anwählbare Sportmodus strafft den kleinen XC40, aber passt so nicht zum ansonsten gediegenen Auftritt.

2,4 Sitze

Der Sitzkomfort im Fond geht in Ordnung. Verbesserungswürdig sind die steile Lehne sowie die geringe Oberschenkelaufgabe.

⊕ Die Vordersitze des XC40 Momentum sind sehr bequem. Sie bieten guten Seitenhalt bei gleichzeitig angenehmer Polsterung und Kontur.

Eine elektrische Höhen- und Sitzneigungseinstellung



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

⊕ Vorn bietet der XC40 viele Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage hinter dem Wählhebel, hier lässt sich ein Smartphone problemlos verstauen. Die großen Türfächer sind so gestaltet, dass sogar ein Laptop dort Platz findet. Das Handschuhfach hingegen ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet und klimatisierbar (in Verbindung mit Zweizonen-Klimaautomatik).

Das Fahrwerk spricht sensibel auf Unebenheiten aller Art an. Selbst im Stadtverkehr kommen Unebenheiten nur gut gefiltert zu den Insassen durch. Auf der Autobahn lässt das Fahrwerk keine Unruhe aufkommen, der Federungskomfort ist langstreckentauglich.

kostet ebenso Aufpreis wie die sehr weit ausziehbare und damit auch für große Personen gut nutzbare Oberschenkelaufgabe, wohingegen die elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze beim Momentum dabei ist, wenn man die elektrischen Sitze ordert.

2,7 Innengeräusch

Mit 67,8 dB(A) liegt der gemessene Innengeräuschpegel des Testwagens auf durchschnittlichem Niveau. Der Dreizylinder hält sich akustisch ziemlich bedeckt, auch Fahrgeräusche sind gut gedämmt. Bei Autobahntempo macht sich

dann langsam der Wind bemerkbar, der sich um die SUV-Karosserie drängen muss.

2,3 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist der XC40 Momentum mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Optional sorgt eine Zweizonen-Klimaautomatik im Sommer für angenehme Temperaturen an Bord. Für Wohlbefinden an kalten Tagen

sorgt die serienmäßige Sitzheizung vorn. Gegen Aufpreis gibt es zusätzlich eine Sitzheizung für die äußeren Fondsitze, Lenkrad- und Standheizung sowie eine beheizbare Windschutzscheibe.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der 156 PS starke Dreizylinder verhilft dem XC40 zu ordentlichen Fahrleistungen, allerdings sind besonders bei höheren Geschwindigkeiten das immense Fahrzeuggewicht sowie die mäßige Aerodynamik zu spüren. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Schwede in zügigen 5,7 s. Für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Volvo 9,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt in Anbetracht der Leistung

recht bescheidene 200 km/h.

Auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wie nach dem Abbiegen packt der Antriebsstrang bei Bedarf beherzt an: In zwei Sekunden ist man von 15 auf 30 km/h. Die Durchzugsmessungen von 60 bis 100 km/h in den Gängen vier, fünf und sechs zeigen, dass der Volvo kraftvoll beschleunigt. Insgesamt reicht die Leistung für alle Alltagssituationen locker aus.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Zwar verzichtet Volvo beim Dreizylinder auf eine Ausgleichswelle, dennoch legt der T3 gute Manieren an den Tag. Im Leerlauf vernimmt man über die Vibrationen noch am ehesten den typischen Dreizylinder-Motorlauf und der Startvorgang wirkt rumpelig. Während der Fahrt aber ist der Motor zwar merklich, aber nie störend.

Das Ansprechverhalten ist nicht allzu spontan, der Turbo muss erst genügend Ladeluft in die Brennräume schaufeln. Dann aber tritt er ab 1.850 Umdrehungen mit 265 Nm ordentlich an und bietet ein recht breites nutzbares Drehzahlband. Allerdings ist beim Durchbeschleunigen mitunter ein leichtes Rucken zu spüren.

2,1 Schaltung/Getriebe

Das manuelle Sechsgang-Handschatgetriebe des Testwagens gefällt mit kurzen Wegen und einer guten Gassenführung. Die Gänge lassen sich knackig und definiert einlegen.

Die Übersetzung ist gut gewählt: Die Fahrleistungsmessungen bescheinigen noch vernünftigen Durchzug im sechsten Gang, mit 2.600 Umdrehungen bei 130 km/h rotiert die Kurbelwelle aber nicht zu schnell.

⊕ Neben einer Berganfahrhilfe ist der XC40 zusätzlich mit einer Autohold-Funktion ausgestattet.

⊖ Die Kupplung ist nicht einwandfrei dosierbar, was an einer aufgrund des Dreizylinders recht weichen Motorlagerung liegen könnte. Wie auch immer: Im Endeffekt ist beim Schalten und Kuppeln Gefühl notwendig, um keinen Schaltschlag zu kassieren und alle Mitfahrer zu einem vermeintlich zustimmenden Kopfnicken zu motivieren.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der XC40 überzeugt im ADAC Ausweichtest mit einem sehr sicheren Fahrverhalten. Dank kräftiger, aber gezielter ESP-Eingriffe folgt der Volvo erstaunlich präzise den Lenkbefehlen des Fahrers und lässt sich problemlos durch den Hütchenparcours dirigieren. Kurven nimmt das SUV zwar mit deutlicher Wankneigung, aber dank der optionalen 19-Zoll-Bereifung des Testwagens erstaunlich flott. Von Spurrinnen lässt sich der insgesamt gute Geradeauslauf nur wenig beeinflussen.

⊖ Auf der Autobahn wirkt der kleine Volvo unharmonisch bis hektisch: Schon kleine Lenkwinkel setzt der Testwagen in eine Richtungsänderung um, so ist es schwer, entspannt eine saubere Linie zu fahren. Die bereits getesteten Modelle D4 AWD und T5 AWD hatten dieses Verhalten nicht.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung im XC40 arbeitet in Kurven recht präzise und setzt Lenkbefehle spontan um. In schnell durchfahrenen Kurven geht die Wankneigung etwas zu Lasten der Präzision. Die Lenkkräfte befinden sich auf niedrigem Niveau, das Lenkgefühl ist dadurch etwas entkoppelt. Wenig zu kritisieren gibt es hingegen an der guten Zentrierung.

2,7 Bremse

Mit einem gemessenen Bremsweg von 35,9 m aus Tempo 100 fällt die Verzögerung nur durchschnittlich aus. Das Ansprechverhalten der Bremse ist gut und lässt sich zweistufig verstellen.
























1,4 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Volvo ist traditionell ein Vorreiter in Sachen Fahrzeugsicherheit. Beim XC40 kümmern sie sich um das Image und bauen schon serienmäßig eine Armada an aktiven Assistenten ein.

Wichtigster Baustein ist der Notbremsassistent, der nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Tiere, Fußgänger und Radfahrer erkennt. City Safety ist ab 4 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit aktiv und warnt optisch und akustisch vor drohenden Kollisionen. Falls man nicht mehr rechtzeitig reagiert, bremst City Safety automatisch. Bis zu einem Geschwindigkeitsunterschied von 60 km/h

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

können Unfälle so vollautomatisch vermieden werden. Zusätzlich erkennt der Volvo Gegenverkehr beim Linksabbiegen oder beim Verlassen der eigenen Fahrspur. Vor dem unbeabsichtigten Verlassen der eigenen Spur warnt der Spurhalteassistent und lenkt bei Bedarf das Auto auch wieder zurück in die Spur. Bei nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers wird ebenfalls gewarnt. Die Kamera hinter der Frontscheibe erkennt Verkehrszeichen und zeigt dem Fahrer erkannte Informationen an. Neben Geschwindigkeitsbegrenzungen warnt der Schwede auch vor potentiell herumlaufenden Kindern in der Nähe von Schulen oder Bushaltestellen. Ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer unterstützt den Fahrer zusätz-

lich. Der Begrenzer wird auf Wunsch auf die von der Kamera erkannte, erlaubte Geschwindigkeit eingestellt. Alle genannten Systeme sind serienmäßig, zusätzlich gibt es noch weitere Helfer wie den Pilot Assist. Dieser enthält im Wesentlichen einen Abstandsregeltempomaten und ermöglicht in Kombination mit dem Spurhalteassistenten ein teilautonomes Fahren.

Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es einen Totwinkelassistenten, der nicht nur vor Autos auf der Nachbarspur warnt, sondern im Zweifel auch einen korrigierenden Lenkeingriff vornimmt. Beim Rückwärtsausparken warnen die Radarsensoren des Systems auch vor Querverkehr.

1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest im Juli 2018 erzielte der XC40 sehr gute 97 Prozent der Punkte für den Insassenschutz. Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man im XC40 auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Der Fahrer wird zusätzlich durch einen Knieairbag geschützt. Aktive Gurtstraffer mit Voraktivierung in einer kritischen Fahrsituation sind für die beiden vorderen Insassen Serie. Gurtkraftbegrenzer findet man auf allen fünf Sitzplätzen, ein Gurtstraffer wird lediglich auf dem mittleren Fondsitz vermisst. Die Kopfstützen vorn sind für 1,90 Meter große Personen hoch genug und bieten einen sehr guten Schutz. Auch die hinteren Kopfstützen haben gutes Schutzpotential und schützen immerhin Personen bis 1,75 Meter. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondspassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Der XC40 ist serienmäßig mit einer Festbremsautomatik ausgestattet. Nach einem Unfall wird automatisch die

Fahrzeugsbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Ebenfalls Serie ist das proaktive Insassenschutzsystem. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. "Volvo On Call" sorgt dafür, dass nach einem Unfall automatisch ein Notruf mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt wird.

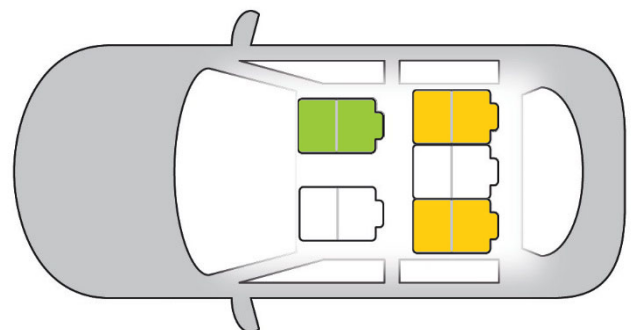
Optional und im IntelliSafe Surround-Paket enthalten ist die Heckaufprallabschwächung, die vor einem drohenden Heckaufprall das Auto festbremst, die Gurte strafft und das Warnblinklicht aktiviert.

2,5 Kindersicherheit

Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schalter deaktivierbar) per Gurt als auch auf den äußeren Fondsitzplätzen per Isofix problemlos befestigen. Einschränkungen hat man aber auch: So findet man am Beifahrersitz keine Isofix-Bügel und die ungünstigen Anlenkpunkte verhindern ein leichtes Befestigen von Kindersitzen per Gurt. Auch stehen die nicht demontierbaren Kopfstützen sehr hohen Kindersitzen eventuell im Weg. Wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf ratsam. Laut Bedienungsanleitung sind Kindersitze aller Altersgruppen auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Gegen Aufpreis lässt sich die Kindersicherung der hinteren Türen vom Fahrerplatz aus elektrisch betätigen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊕ Der Crashtest attestiert dem XC40 mit 87 Prozent der Punkte einen guten Schutz der kleinen Insassen.

2,9 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der XC40 im Crashtest lediglich durchschnittliche 71 Prozent der Punkte. Gerade über den Scheinwerfern ist die Motorhaube sehr unnachgiebig.

⊕ Ein automatisches Notbremssystem, das Fußgänger, Fahrräder und sogar Tiere erkennt, ist serienmäßig verbaut.

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der XC40 T3 auf eine CO₂-Bilanz von 204 g/km. Aus der Messung resultiert ein Verbrauch von 7,5 l/100 km. Das ist für ein SUV der Kompaktklasse recht viel. Der Volvo erhält nur 15 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel. Die Verbräuche im Einzelnen: innerorts 7,1 Liter, außerorts 6,7 Liter und auf der Autobahn 9,0 Liter auf 100 Kilometer.

2,0 Schadstoffe

Ein Partikelfilter kümmert sich um die Emissionen der in diesem Bereich eigentlich problematischen Direkteinspritzer-Technik. Der Partikelaustritt ist auch tatsächlich in allen Fahrsituationen niedrig.

Eine Abwertung erhält der Volvo einzig wegen des auf der Autobahn erhöhten CO-Ausstoßes. Dennoch erreicht der

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	7,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Testwagen noch 40 von 50 Punkten in der Schadstoffbewertung. Die insgesamt im Ecotest erreichten 55 Punkte entsprechen drei Sternen.

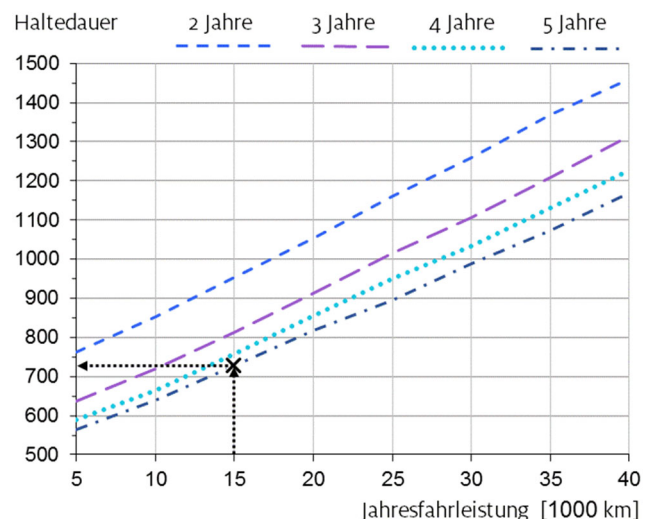
2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

Auch mit der Einstiegsmotorisierung ist der XC40 kein Schnäppchen: 34.250 Euro verlangen die Schweden für den XC40 T3 Momentum. Zumal das Kompakt-SUV gut, aber bei weitem nicht opulent ausgestattet ist. In puncto Sicherheit bringt der Volvo zahlreiche Features wie LED-Scheinwerfer, Notbremssystem und Spurhaltassistenten bereits ab Werk. Die Komfortausstattung dürfte jedoch umfangreicher sein: Parksensoren vorn, Rückfahrkamera, automatisch abblendender Innenspiegel sowie Zweizonen-Klimaautomatik gibt es nur gegen Aufpreis. Die ungünstigen Versicherungseinstufungen sind kein Pappenstiel. Zur Wartung muss der Volvo alle zwölf Monate oder 30.000 km. Die Fahrzeuggarantie beträgt zwei Jahre und ist optional bis auf fünf Jahre oder 200.000 Kilometer verlängerbar. Gegen Durchrostung geben die Schweden zwölf Jahre, auf den Lack eine zweijährige Garantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 726 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T3	T4 Geartronic	T5 Momentum AWD Geartronic	D3	D4 AWD Geartronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1477	4/1969	4/1969	4/1969	4/1969
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	140 (190)	182 (247)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/1850	300/1400	350/1800	320/1750	400/1750
0-100 km/h [s]	9,4	8,4	6,5	9,9	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	210	230	200	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3 S	6,7 S	7,1 S	4,9 D	5,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	146	156	164	128	133
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/20	18/23/20	18/23/20	18/23/20	18/23/20
Steuer pro Jahr [Euro]	132	162	178	256	266
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	688	741	862	678	753
Preis [Euro]	32.050	36.550	45.350	34.450	41.850

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.477 ccm
Leistung	115 kW/156 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 1.850 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km	6,2 l
CO ₂ -Ausstoß	144 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.425/1.863/1.652 mm
Leergewicht/Zuladung	1.645/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460/1.336 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	110/75 kg
Tankinhalt	54 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Belgien, Gent

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,2/12,4/16,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Continental PremiumContact 6
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	7,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,1/6,7/9,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	172 g/km (WTW* 204 g/km)
Reichweite	720 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.600/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/715/1.265 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	140 Euro	Werkstattkosten	84 Euro
Fixkosten	119 Euro	Wertverlust	383 Euro
Monatliche Gesamtkosten	726 Euro		
Steuer pro Jahr	128 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/20		
Basispreis XC40 T3 Momentum	34.250 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.05.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.500 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	840 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	180 Euro/540 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.520 Euro° (im Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	410 Euro°/Serie
Parklenkassistent	650 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	450 Euro°/990 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	420 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	540 Euro° (im Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-Serie/300 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.170 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro°/360 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/240 Euro°
Lenkradheizung	210 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	1.130 Euro°
Metalliclackierung	ab 700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.350 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	2,0	Fahrleistungen	2,3
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,9
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,7
Innenraum	2,6	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	3,3
Komfort	2,3	Verbrauch/CO ₂	4,5
Federung	2,1	Schadstoffe	2,0
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	2,3		

Stand: November 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.